

PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL 2007

MÉMOIRE DÉPOSÉ
À LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION SUR
L'ENVIRONNEMENT, LE TRANSPORT
ET LES INFRASTRUCTURES

PAR MONSIEUR GILBERT BAUER
CITOYEN DE MONTRÉAL

MONTRÉAL, LE 29 AOÛT 2007

INTRODUCTION

Après lecture du très ambitieux et coûteux plan de transport avec les 21 chantiers projetés sur une période de 20 années, il me semble avoir un lien avec les projets de développement économique pour Montréal jusqu'en 2025. Ne possédant pas d'automobile, je suis un utilisateur exclusif des transports collectifs, donc je ne peux être opposé à l'accroissement de l'offre dans ces modes de déplacement. Il est louable d'améliorer la qualité de vie des résidents des grandes métropoles, dont Montréal, en limitant la circulation automobile dans certains quartiers et secteurs de la ville, et réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). Cependant, le Canada est en guerre, alors je m'interroge sur la motivation véritable de certaines mesures futures, très contraignantes pour les automobilistes, afin de les inciter à utiliser le transport en commun. Est-il possible que nous vivions déjà une forme discrète de réquisition du pétrole, pour répondre aux besoins croissants en carburant des forces armées ?

Quoiqu'il en soit, ce mémoire comporte essentiellement cinq volets :

- I. Commentaires sur certains éléments du plan qui m'interpellent.
- II. Opposition à certains projets du plan.
- III. Suggestions pour améliorer les services de transports collectifs en limitant la création de nouvelles infrastructures très coûteuses.
- IV. Coût final éventuel des 21 chantiers.
- V. Piste de financement complémentaire.

I. COMMENTAIRES SUR CERTAINS ÉLÉMENTS DU PLAN QUI M'INTERPELLENT

(1) - Quelques mots sur les prévisions de croissance des emplois (+17,4 %) dans la région de Montréal jusqu'à l'an 2021.

Ce taux élevé est hypothétique compte tenu de certaines inconnues, telles que les délocalisations, les fusions-acquisitions, les restructurations et les faillites qui occasionneront de nombreuses pertes d'emplois. En conséquence, ce taux devra être revu à la baisse.

(2) - La volonté de l'administration municipale, de vouloir inciter les Montréalais à marcher davantage, est inacceptable, car il n'appartient à aucune institution d'aucune sorte de décider que les gens devront se déplacer plus souvent à pied. C'est un choix individuel et personnel. Malheureusement, je constate par expérience que les administrations montréalaises, successives depuis ces quinze dernières, années ont forcé les utilisateurs du transport en commun à marcher plus, avec les réductions des services d'autobus qu'elles nous ont infligées.

(3) - Piétons

Pour sécuriser les piétons, je suis en faveur des feux à décompte numérique, à condition que la durée soit largement suffisante pour traverser les rues qui en seront munies, afin de ne pas vivre par exemple, la situation des intersections suivantes :

- boulevard Crémazie et rue St-Denis
- boulevards Christophe-Colomb et Jarry, qui en sont munis, possèdent des durées de décompte insuffisantes, ne laissant pas assez de temps aux piétons pour traverser Crémazie et Christophe-Colomb en totalité. À corriger de toute urgence.

Afin d'améliorer la qualité de vie au centre-ville, je ne m'oppose pas au fait de rendre piétonnes certaines rues qui possèdent déjà toutes les caractéristiques sans avoir le statut de rues piétonnes, telle que la rue Duluth avec ses pavés rouges et ses bacs à fleurs en dur, entre les boulevards St-Laurent et Christophe-Colomb ou encore les rues pavées du Vieux-Montréal, etc. Il faut piétonner prioritairement ces rues, mais ne pas envisager de piétonner certains axes principaux essentiels aux déplacements motorisés, par exemple: la rue St-Denis, la rue Ste-Catherine, le boulevard St-Laurent, l'avenue Mont-Royal, etc.

(4) - Limitation de la circulation automobile et du stationnement dans certains secteurs de la ville

Toutes les mesures impopulaires visant à limiter au maximum la circulation automobile et le stationnement dans certains quartiers résidentiels (quartiers verts) ou d'autres secteurs de la ville, auront certainement pour conséquence de créer de la frustration parmi certains résidents et les travailleurs de ces quartiers, qui devront marcher très loin pour se rendre à leur automobile. Autres conséquences néfastes de telles mesures : la création de la congestion et de la saturation dans les quartiers avoisinants.

(5) - Suppression des stationnements extérieurs au centre-ville

La volonté de l'administration municipale de supprimer un maximum de stationnements extérieurs au centre-ville, afin d'inciter les gens à utiliser les transports collectifs, est antidémocratique car elle écarte toute notion de choix du mode de déplacement pour les individus.

II. OPPOSITION À CERTAINS PROJETS DU PLAN

(1) - Je suis opposé à envisager la possibilité d'instaurer un péage ceinturant l'île (ponts, autoroutes, etc.) dont les revenus seraient dédiés à la réalisation des projets prioritaires du plan de transport. Toute forme de péage à l'entrée des villes me rappelle les droits de passage exigés à l'entrée des villes fortifiées de l'époque féodale. Il existe d'autres moyens de financements possibles pour les projets, que je développerai au chapitre « Piste de financement ».

(2) - Si le plan de transport 2007 a un objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES), je m'oppose à la création d'une navette ferroviaire entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport Montréal-Trudeau (Dorval), pour ne pas soutenir la croissance de l'aéroport. Il faut exiger, de la part de Aéroport de Montréal (ADM), le transfert de toutes les opérations à l'aéroport de Mirabel et fermer définitivement l'aéroport de Dorval, afin de réduire substantiellement les GES et la pollution sonore au-dessus de certains quartiers dans les couloirs aériens.

(3) - Obsession sécuritaire

Je considère qu'il n'y a aucune nécessité, pour l'administration municipale, de mettre en place une nouvelle structure administrative, très coûteuse, de bureau de la sécurité des déplacements, car les statistiques démontrent, dans le plan de transport, que Montréal est la deuxième ville en Amérique du Nord qui comporte le moins de décès par 100 000 habitants sur les routes.

(4) - Je m'oppose à certaines innovations technologiques proposées dans le plan, car je considère qu'elles ont un objectif de contrôle, de surveillance et de détection des individus (système *Big Brother*). Par la mise en place des systèmes de transport intelligents (STI), avec les paiements électroniques, cartes à puces (est-ce à technologie

de détection par radio-fréquence (RFID) pour surveiller les déplacements de chaque détenteur d'une telle carte? Et sur quelle distance?). Je considère que la majorité des éléments pour la gestion des réseaux n'ont qu'un rôle de surveillance des usagers de la route, du transport en commun, du piéton, par caméras, etc. De plus, Montréal souhaite demander au gouvernement des modifications législatives pour permettre l'implantation de cinémomètres photographiques.

Je ne peux approuver ces nouvelles mesures de contrôle des déplacements que je considère inacceptables.

III. SUGGESTIONS POUR AMÉLIORER LES SERVICES DE TRANSPORTS COLLECTIFS EN LIMITANT LA CRÉATION DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES TRÈS COÛTEUSES

(1)- Malgré les avantages non négligeables qu'offrent les tramways, je suggère plutôt de créer de nouvelles lignes d'autobus à fréquence élevée, dans les secteurs destinés à être desservis par les futurs tramways de Montréal (Vieux-Montréal, Cité du Multimédia, Centre des Affaires, etc.) afin d'éviter les coûts de constructions et d'entretiens à long terme de nouvelles infrastructures.

(2)- Je suggère que les projets de prolongement de la ligne de métro Snowdon vers Anjou, ainsi que les services rapides de bus (SRB) soient prioritaires.

(3)- Afin de véritablement encourager les automobilistes à utiliser les transports en commun, je suggère que tous les stationnements incitatifs aux abords des stations de métro, des gares de train de banlieue et des fins de lignes d'autobus soient gratuits. Je suggère aussi de faire circuler les métros en périodes de pointe entre 6h et 9h, puis de 14h à 19h et de 20h à 22h, toutes les deux minutes dans les deux sens. Puis, en périodes hors pointe, toutes les cinq minutes dans les deux sens. Je suggère aussi de rétablir minimalement les services d'autobus que nous avons avant 1992, à la même fréquence dans les deux sens.

(4)- Améliorer l'accessibilité aux secteurs industriels toute la journée, de toute urgence

Les zones industrielles sont les secteurs les plus mal desservis par le transport en commun. Ce sont des secteurs avec une majorité de travailleurs à très faible revenu, ne possédant pas les moyens financiers pour s'acheter une automobile. Ils dépendent essentiellement des transport collectifs pour se déplacer. Il y a peu de lignes d'autobus

dans ces zones. Les travailleurs sont très souvent forcés de parcourir à la descente du bus, de très longues distances à pied pour se rendre à leur entreprise. De plus, les autobus en période de pointe du matin, de l'après-midi et du soir, sont trop bondés, à cause des fréquences entre quinze et trente minutes, nettement insuffisantes. Les express et les R-bus ne sillonnent pas les zones industrielles, seulement les grandes artères. Donc, pour améliorer l'accessibilité aux secteurs industriels, je suggère:

- A. la création de nouvelles lignes d'autobus, desservant toutes les rues des zones industrielles.
- B. d'augmenter les fréquences de départ aux stations de métro et en fin de ligne de bus, à toutes les cinq minutes durant les périodes de pointe entre 6h et 9h, de 14h à 18h, pour toutes les lignes. De même qu'à toutes les 10 minutes en période hors pointe, entre 9h01 et 13h59 et de 18h01 à 24h pour toutes les lignes.
- C. de créer un service de nuit à partir de 24h01 jusqu'à 5h59, car la majorité des entreprises sont opérationnelles 24 heures sur 24.

IV. COÛT FINAL ÉVENTUEL DES 21 CHANTIERS

Le coût des projets d'infrastructures proposés est provisoirement évalué à 8,1G\$ sur vingt ans.

Nous savons par expérience que les aléas et les difficultés qui surviendront en cours de réalisation auront pour effet de faire tripler ou quintupler la facture initiale. L'exemple du prolongement du métro vers Laval est flagrant. Donc, le coût final de ces chantiers pourrait se situer entre 25 et 40G\$.

V. PISTE DE FINANCEMENT COMPLÉMENTAIRE AUX 3 PALIERS GOUVERNEMENTAUX ET DES USAGERS

En remplacement des péages, je suggère, pour le financement du transport en commun et autres projets, d'imposer une taxe spécifique aux gros acteurs économiques (conglomérats, grosses corporations et fonds d'investissements) nationaux et transnationaux, présents à Montréal ou ailleurs au Québec, qui souvent, bénéficient des généreuses subventions gouvernementales et des généreux crédits d'impôts, payés par le contribuable.

Il faut mettre à contribution financièrement le très riche secteur privé, sans lui céder à son profit (partenariat public-privé (PPP)), nos infrastructures publiques (ponts, autoroutes, stationnements, hôpitaux, etc.)

CONCLUSION

Je remercie les membres de cette commission de comprendre mes préoccupations, d'autant plus que l'administration municipale a de très gros projets sur la table jusqu'en 2025 (les mégas-hôpitaux, le quartier des spectacles, les transports collectifs, etc.). J'évalue le coût final de tous ces projets à approximativement 80G\$ (80 fois le Stade Olympique, qu'il a fallu trente ans pour payer).

Il est de mon devoir de mettre en garde l'administration actuelle contre une trop grande ambition. Cela pourrait plonger Montréal dans une impasse financière. Le citoyen a des capacités très limitées pour acquitter la facture.

Je souhaite donc que la commission prenne en considération mes suggestions, en particulier le financement complémentaire dans les recommandations finales.